



L'AUTOROUTE CONTRE LE CLIMAT

TOUJOURS PLUS DE TRAFIC

Le GCO (Grand contournement ouest), nouveau tronçon autoroutier de 24 km, ne supprimera pas les bouchons dans Strasbourg sur l'A35 !

D'après le rapport de 2013, en 2025, la fréquentation sur l'A35 ne baisserait que de 3,6 % même avec le GCO. D'autres véhicules – PL et voitures – y circuleront **en plus**, ajoutant à la pollution de Strasbourg celle dans le Kochersberg, à proximité de 22 villages.

TOUJOURS PLUS DE POLLUTION

+ de trafic (A35 + GCO) = + de pollution

Le GCO ne supprimera pas la pollution à Strasbourg !

Le sacrifice de 300 ha de terres agricoles pour construire le GCO, c'est moins d'autonomie alimentaire pour le territoire, + de transport de denrées d'autres régions, donc plus de gaz à effet de serre.

URGENCES CLIMAT

- Mettre en place l'écotaxe pour les poids lourds, comme l'Allemagne l'a fait en 2005 (LKW Maut) afin de reporter une partie du trafic de transit outre-Rhin,
- réfléchir aux transports à l'échelle de l'Eurodistrict Strasbourg-Ortenau, dans lequel 1 seule autoroute suffit et existe déjà côté allemand !
- Investir dans les transports en commun et l'intermodalité afin de faciliter l'abandon de la voiture pour les trajets domicile-travail.

TRAFIC SUR A35

Extrait du Rapport de 2013 du Conseil général de l'environnement et du développement durable (Etat)

2010



155 000
véhicules/jour

2025 estimation



149 148
véhicules/jour



3,6 %
SEULEMENT



+ DE TRAFIC

+ DE POLLUTION



300 ha
DE TERRE AGRICOLE SUPPRIMÉS



ECOTAXE

REPORT DU TRAFIC
DE TRANSIT OUTRE-RHIN



SUR TRAJET DOMICILE - TRAVAIL
+ DE TRANSPORTS EN COMMUN



L'AUTOROUTE INUTILE

LE GCO EN 5 DATES

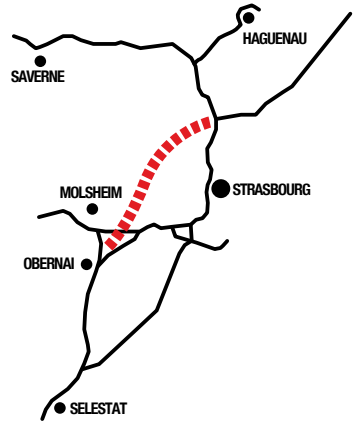
1999 L'Etat propose la création du GCO, **projet d'autoroute à péage de 2x2 voies** contournant Strasbourg par l'ouest sur 24 km, pour désengorger l'agglomération. Ce projet date du milieu des années 60.

2005 Une expertise indépendante (rapport TTK) démontre l'absurdité du projet tout en proposant des alternatives qui concilient aménagements routiers et développement des transports collectifs. L'Etat refuse de prendre en compte les conclusions de ce rapport qu'il avait pourtant accepté et financé.

2008 Le dossier d'enquête publique fait état d'un **report net de trafic sur le GCO de seulement 4,6%** et la Commission d'enquête publique conclut que « le désengorgement n'est ni l'enjeu ni l'objectif du GCO ». Mais, pressé par le lobby du BTP, l'Etat persiste à imposer ce projet contre l'évidence et le déclare d'utilité publique.

2013 Un nouveau rapport confirme le faible report du trafic vers le GCO et en entérine l'augmentation générale d'ici 2025, tout en ignorant 1 - les conséquences environnementales, 2 - l'existence côté allemand d'une 2x3 voies. En dépit de toutes les promesses, **une part des 700 M€ que doit coûter la nouvelle autoroute sera financée par de l'argent public** dans un contexte de crise économique et d'assèchement des finances locales.

2014 L'**exécutif strasbourgeois**, qui considérait que « le GCO [était] une mauvaise solution à un vrai problème », **a tourné sa veste** et soutient activement sa construction, plaidant même pour une accélération du calendrier pour soutenir l'industrie du BTP.



f GCO non merci

NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE